-

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 47 minutos)

Continuamos con el tratamiento del proyecto de ley de “Tránsito y Seguridad Vial”.

SEÑOR MICHELINI.- El señor Senador Vaillant, a pesar de un problema de salud momentáneo, envió una serie de modificaciones -creo que fueron repartidas, aunque no las tengo aquí- que son el resultado de los aportes que constructivamente el Presidente de la Comisión, así como otros señores Senadores, han realizado al proyecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ayer leí el material que envió el señor Senador Vaillant y, si no me equivoco, en el artículo 5º no hay cambios respecto del proyecto original. En momentos en que estuvimos intercambiando opiniones, se había cuestionado el numeral 2 del artículo 5º, por el que se facultaba a demorar al conductor, al vehículo o a ambos, así como a retener la documentación. Me pregunto cuál es la diferencia porque el artículo que me llegó es exactamente igual al del proyecto de ley.

SEÑOR MICHELINI.- El señor Senador Vaillant me informó que luego de dar vueltas y vueltas, llegó a lo mismo. De cualquier manera, recuerdo que había consenso para que la documentación del vehículo no se retirase. Se podía demorar el vehículo por no encontrarse en condiciones, al conductor por la misma razón o se podía retirar la libreta de conducir, pero no la documentación del vehículo. El retiro de documentación siempre es complejo, pero los funcionarios de la Intendencia y del Ministerio que han trabajado en el proyecto de ley sostienen que si no se puede retirar la documentación -obviamente estaría habilitado por ley, porque no puede haber otro mecanismo- es difícil que la gente acepte la normativa de tránsito.

SEÑOR ANTIA.- Advierto que este tema generó mucha discusión en mi departamento, fundamentalmente por la incidencia que tiene en el turismo.

(Se suspende momentáneamente la toma de la versión taquigráfica)

En definitiva, pienso que debemos analizar a fondo este asunto, máxime teniendo en cuenta la importante circulación de vehículos extranjeros como consecuencia del turismo. Incluso, creo que en Argentina y Brasil no está permitido retener ningún tipo de documentación al conductor. Quizás, una solución podría ser la de establecer alguna excepción para los vehículos extranjeros.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- Quiero realizar dos puntualizaciones. En cuanto a la retención de la documentación, adelanto que no estoy de acuerdo como tampoco lo estoy con la posibilidad de discriminar orientales y extranjeros. Pienso que, tal vez, la tecnología pueda brindarnos algún otro mecanismo para contemplar esta situación. Existen unos pegotines -imposibles de sacar- que se usan, entre otras cosas, en la clausura de locales por situaciones impositivas o de otro tipo. Podríamos utilizar otro mecanismo para establecer alguna discriminación contraria, sin llegar al extremo de retirar al conductor documentos, porque creo que ello no debería hacerse.

Por otro lado, tengo serias dudas con respecto a este artículo en lo que hace a la potestad de demorar a un conductor cuando lo dispusieren las autoridades administrativas competentes por motivos de interés general. Me parece que esto es de una amplitud extrema y se presta para situaciones en las cuales las autoridades administrativas, discrecionalmente, pueden tomar resoluciones que no deberían. Esta es una restricción a la libertad que creo no debería imponerse. Los señores Senadores podrán observar que no me estoy refiriendo al tema judicial; creo que si en la ley se dispusieran los extremos por los cuales, efectivamente, se pueden dar esas demoras -tanto en lo personal como en lo que tiene que ver con el vehículo- me parecería razonable. No estoy dispuesto a votar una norma por la cual se pueda retener personas, de acuerdo a la discrecionalidad de la

autoridad administrativa competente por razones tan amplias como las de interés general, ya que podrían invocarse cualquiera. Como los señores Senadores comprenderán, yo no he estado trabajando habitualmente en la Comisión y, por lo tanto, no vengo con el rodaje necesario para discutir algunos de estos puntos en profundidad pero este en particular, notoriamente, me parece muy flagrante y creo que deberíamos hacer el esfuerzo para que no quede de esta forma.

SEÑOR MICHELINI.- El numeral 1 de este artículo plasma la libertad de tránsito. Allí se expresa: "El tránsito y la permanencia de personas y vehículos en el territorio nacional son libres, con las excepciones que establezca la ley por motivos de interés general (Artículo 7 de la Constitución y 22 de la Convención Interamericana sobre Derechos Humanos, Pacto de San José de Costa Rica)".

Con respecto al numeral 2 creo que lo podríamos redactar de la siguiente manera: "Sólo podrá prohibirse la circulación del vehículo en los casos previstos en la presente ley". Después, iríamos a los artículos correspondientes que más adelante discutiremos cuáles son y, finalmente, expresaría: "La autoridad judicial o administrativa, por resolución fundada" -es decir que no es en la calle- "podrá retener o cancelar la documentación que habilite el manejo del conductor". La Intendencia o un Juez deben tener un mecanismo a través del cual, por ejemplo, en caso de que una persona determinada tenga récord de accidentes, le puedan retirar la libreta, advirtiéndole, además, que el próximo año no puede circular. Si lográramos consenso en este sentido, el primer inciso de este artículo reafirmaría la libre circulación; el segundo establecería que sólo se prohíbe la libre circulación en los casos previstos en la presente ley y, el tercero, señalaría que la autoridad judicial o administrativa, por resolución fundada, podrán retener o inhabilitar la documentación para conducir. Creo que deberíamos mejorar la redacción de este último inciso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece que el numeral segundo es innecesario, porque allí se dice "Sólo podrá demorarse a un conductor o a su vehículo o a ambos, así como retenerse la documentación de cualquiera de ellos, en los casos previstos en la presente ley", y analizando la ley no encontré ningún caso que prevea demorar ni retener la documentación. Cuando el individuo maneja bajo el influjo de alcohol o de drogas, se prevén sanciones. En ese sentido, en la parte de infracciones y sanciones se establece qué son las infracciones, cuáles son los agravantes, y qué sanciones se le pueden imponer, pero no veo -salvo el retiro del permiso y la inhabilitación para conducir por seis meses, un año o dos años- consecuencias de retención o de demora.

Me parece bien que se establezca la inhabilitación para conducir y que se saque la libreta; está implícita la retención de la libreta de conductor cuando se encuentra a alguien conduciendo en estado etílico, pero eso creo que sale del propio contexto de la ley. Entonces, a mi juicio, no hay necesidad de mencionar el concepto "demorar"; el término "demorar" me rechina, me parece horrible. Creo que va de suyo retener la documentación de la persona que va conduciendo borracha, a quien también se la va a inhabilitar porque, justamente, esa es la sanción prevista. Entonces, se podría establecer esto en la parte que refiere a la espirometría, en particular, o para casos graves, pero no para una infracción por exceso de velocidad, por ejemplo, en cuyo caso se puede multar y sancionar. Además, ¿por qué hay que hacerlo en el momento? De pronto, para los casos más graves habría que preverlo en el mismo artículo y capítulo. Por ejemplo: cuando se comprueba que cuando alguien va borracho, hay que hacerle la espirometría con determinado protocolo, y en ese caso se le retiene la libreta, además de inhabilitarlo, sancionarlo, multarlo, y todo lo demás.

Me parece que el artículo 5º quedaría bien sacándole el numeral 2, con lo que eliminaríamos el verbo "demorar".

SEÑOR RIOS.- Esto ya lo habíamos hablado en la última sesión.

SEÑOR MICHELINI. - Saquemos lo del estado etílico. Si hay un vehículo que no tiene luces o frenos, se debería prohibir su circulación hasta que el problema se corrija.

Entonces, establecemos el concepto de la libre circulación y además invocamos la Constitución y el Pacto de San José de Costa Rica, pero en el numeral 2 decimos que sólo podrá prohibirse la circulación de los vehículos en los casos previstos en la presente ley. Cuando estudiemos

los artículos podremos discutir cuáles son los casos previstos. Creo que cuando hay un problema de frenos, de luces o de neumáticos, podría actuar la prohibición. Cuando existe un problema de estado etílico o borrachera, se prohíbe la circulación del vehículo hasta que venga otro conductor, pero tampoco se podrá retener a esta persona y prohibirle que se vaya con un amigo.

Por último, creo que hay un aspecto de la libre circulación que está naturalmente cercenado, pues la circulación es libre en la medida en que se maneje un vehículo habilitado por una Intendencia, con los documentos correspondientes. Por consiguiente, a mi modo de ver, esa autoridad administrativa, así como también la autoridad judicial, deberían estar habilitadas, por razones fundadas, a retener o cancelar la documentación correspondiente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quizás cambiando de lugar el término, es decir, ubicándolo de modo que no quede a continuación de la referencia al principio de libertad de tránsito, tendríamos una redacción más correcta. Por ejemplo, el artículo 63 dice: “Los vehículos que no cumplan lo dispuesto en la presente ley y no ofrezcan la debida seguridad en el tránsito, podrán ser retirados de la circulación, sin perjuicio de que la autoridad competente podrá autorizar su desplazamiento precario”. Entiendo que allí, donde se habla de las infracciones y sanciones, se podría agregar algo de lo propuesto por el señor Senador Michelini.

En los artículos 59 y siguientes se prevé cuáles son las infracciones de tránsito y se establece como agravante -que figuran, concretamente, en el artículo 61- el conducir en estado de ebriedad, es decir, “con un grado de alcohol en sangre superior al límite legal”. Creo que deberíamos buscar la forma de establecer lo planteado como medida precautoria. En el artículo 63 se establece la posibilidad del retiro de la circulación; tal vez existiendo circunstancias especiales, se podría resolver el asunto en el momento.

SEÑOR MICHELINI.- En lo personal, no me parece mal reafirmar el principio de libre circulación y establecer que sólo se puede prohibir la circulación del vehículo en los casos previstos por la ley. Posteriormente podremos discutir cuáles son esos casos, pero en principio deberíamos definir que la licencia de conducir solamente la pueden retener o cancelar la autoridad judicial o la autoridad administrativa, por resolución fundada. De ese modo eliminaríamos lo relativo al retiro en la calle. Seguramente, nos van a prender fuego quienes dicen que al no poder retener la documentación no se ejerce la potestad; sin embargo, considero que la retención de los documentos ocasiona trastornos serios en la calle. Reitero que lo lógico sería que pudiera retenerlos el Juez o quien los otorga. Por consiguiente, propongo que afirmemos ese punto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso se puede hacer sin que exista una nueva norma.

SEÑOR RIOS.- Creo que estamos hablando de lo mismo, pero con términos diferentes. Me parece que en una ley tan amplia como esta, es básico establecer como regla el principio de la libertad de tránsito, del mismo modo que lo es determinar que esa libertad puede ser restringida cuando se incumpla la norma. Digo esto, sin perjuicio de que cuando abordemos el estudio de los casos concretos habilitemos los pasos a seguir, pero sin eliminar el inciso segundo.

En lo que respecta al concepto de “demora”, debo recordar que ya habíamos acordado suprimirlo; sin duda, lo que puede verse restringido, por incumplimiento y por estar sujeta a las sanciones por infracción establecidas en la ley, es la libertad. Creo que debemos establecer el principio de libertad, pero también debe quedar claro que la presente ley la restringe en casos excepcionales. Aclaro que no me estoy refiriendo a la demora, sino a la redacción del inciso segundo que mencionaba el señor Senador Michelini, que establecía que la libertad es total, excepto en los casos previstos.

SEÑOR ANTIA.- En lo personal, sugeriría que el inciso segundo refiera a las restricciones previstas en la presente ley, o a las que pudieran disponer las autoridades judiciales. A la redacción planteada por el señor Senador Michelini, pues, agregaría: “o cuando lo dispusieran las autoridades judiciales”.

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso ya existe.

SEÑOR ANTIA.- Asimismo, en el capítulo que tiene que ver con el control del alcohol me parece que sería necesario incluir lo relativo a la posibilidad de demorar el vehículo. En el departamento de Maldonado, durante dos años llevamos a cabo una experiencia que resultó sumamente exitosa. Concretamente, no se multaba al infractor, sino que se detenía el vehículo hasta que viniera un nuevo conductor o al conductor alcoholizado se le pasara el estado de ebriedad. Los muchachos sabían que, a la salida de los boliches había controles -y funcionaba como una gran publicidad- y en pocos días se habían acostumbrado a turnarse para tomar alcohol y manejar, a fin de no ser multados. Teníamos varios grupos que trabajaban en coordinación con Policía Caminera y funcionarios municipales para parar a los jóvenes a la salida de los boliches. Realmente el sistema funcionó muy bien y el resultado fue excelente. No se multaba en la primera ocasión, sino que se anotaba quién había cometido la infracción; recién en la segunda ocasión se multaba. En la primera oportunidad sólo se detenía el vehículo, lo que era mucho mejor aceptado por el usuario. Creo que podríamos incluir en el proyecto un mecanismo distinto, como el de no poner multas sino una sanción de advertencia. Este mecanismo de advertencia cae muy bien en las zonas turísticas, al contrario de la multa. Este sistema funcionaba con un banco de datos en el Municipio y un registro que tenían los inspectores.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- Tal como plantea el señor Senador Michelini, creo que el inciso segundo es una garantía más que una restricción, si establece: “sólo podrá prohibirse en los casos previstos en la presente ley”. Pienso que lo referente a las autoridades judiciales -que comparto y que además es obvio- le quita fuerza al concepto. Queda claro que solamente podrá limitarse esa libertad en los casos previstos en la presente ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pediría al señor Senador Michelini que leyera nuevamente la redacción que propone para el segundo inciso.

SEÑOR MICHELINI.- El inciso diría así: “Sólo podrá prohibirse la circulación del vehículo en los casos previstos en la presente ley” -y aquí le podríamos agregar lo que dijo el señor Senador Antía- “o cuando la autoridad judicial así lo dispusiera”.

El inciso tercero diría: “La autoridad judicial o administrativa podrá retener o cancelar, por resolución fundada, la libreta de conducir.”

Pienso que este proyecto de ley va a terminar siendo un librillo que estará en cada auto. Este último inciso significa que no se podrá retirar la libreta en la calle, para evitar que algún día ocurra una desgracia; no quiere decir que no se pueda retirar la libreta a la persona, sino que no se le puede retirar en la calle.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que esto modifica una norma -si mal no recuerdo- que está vigente y que habilitó el retiro de la libreta.

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- El artículo 1º establece que hay excepciones y, obviamente, esas excepciones las impondrá el Juez o quien corresponda.

En el caso del artículo 2º, todos estamos en desacuerdo con la forma como está redactado. Personalmente, pienso que la cuestión va por el lado de lo que planteaba hace un momento el señor Senador Michelini, aunque él sólo se refirió a los vehículos, cosa que entiendo es errónea. Si la persona está en estado de ebriedad, no puede manejar el vehículo, pero éste último puede seguir circulando si pasa a ser conducido por otra persona; incluso, si en el vehículo hay otro individuo que sabe manejar y tiene libreta, pues simplemente se obligará a que se haga el cambio de conductor. Al que se prohíbe manejar es al que está en estado de ebriedad.

Entonces, entiendo que podría decirse: “Sólo podrá restringirse” -ya sabemos que se está haciendo referencia al artículo anterior- “en los casos previstos en la presente ley”.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, pondríamos caso por caso, detallando cuáles son.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Están detallados, señor Senador.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- Estaríamos hablando de que "Sólo podrá restringirse la circulación".

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Es obvio, porque reitero que el artículo 2º viene referido al artículo 1º, es decir que hay allí una continuidad. En todo caso, si se quiere, se podría eliminar el artículo 2º y darle continuidad al artículo 1º, colocando un punto y aparte y otra frase que diría -reitero-: "Sólo podrá restringirse en los casos previstos en la presente ley".

SEÑOR AGUIRREZABALA.- Si el señor Senador me lo permite, quisiera plantear lo siguiente.

El inciso 1º se refiere literalmente al tránsito y a la permanencia de personas y vehículos en el territorio; entonces, si se dice únicamente: "Sólo podrá restringirse"…, hay que tener presente que lo que estamos restringiendo es la circulación y no la permanencia de personas en el territorio nacional, por ejemplo.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Lo que se está restringiendo es la circulación del vehículo y su conducción por parte de una persona que se encuentre en estado de ebriedad, pero, obviamente, ésta última puede circular, aún estando ebria.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- Comparto el criterio planteado por el señor Senador; simplemente, creo que estamos ante un problema de redacción.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Podría decirse: "Sólo podrá restringirse la circulación de un vehículo o su conducción por una persona, en los casos previstos en la presente ley".

SEÑOR PRESIDENTE.- De esa manera se tienen en cuenta las dos cosas: el vehículo y la persona, es decir, el conductor.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Evidentemente, la persona, aunque se encuentre en estado de ebriedad, sigue teniendo derecho a permanecer y a circular; de lo contrario, en los boliches, por ejemplo, habría que encerrar a todos.

(Dialogados)

SEÑOR PRESIDENTE.- En definitiva, la redacción diría: "Sólo podrá restringirse la circulación o conducción de un vehículo en los casos previstos en la presente ley."

(Se suspende momentáneamente la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR MICHELINI.- El artículo 5º quedaría redactado de la siguiente manera: **"**Artículo 5º.- Principio de libertad de tránsito.

1. El tránsito y la permanencia de personas y vehículos en territorio nacional son libres, con las excepciones que establezca la ley por motivos de interés general (Artículo 7 de la Constitución y 22 de la Convención Interamericana sobre Derechos Humanos, Pacto de San José de Costa Rica).

2. Sólo podrá demorarse la circulación o conducción de un vehículo en los casos previstos en la presente ley.

3. Sólo la autoridad judicial o administrativa podrá retener o cancelar por resolución fundada la licencia de conducir".

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo con la redacción propuesta en Sala.

(Se vota:)

7 en 7. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Quiero dejar constancia que en la sesión pasada fueron aprobados algunos artículos.

SEÑOR MICHELINI.- Tengo en mi poder varias redacciones para los artículos 31 en adelante.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entramos en la consideración del artículo 31. En el proyecto se expresaba: "Es obligatorio el uso de cinturón de seguridad para todos los ocupantes de vehículos automotores". Nosotros habíamos observado que en los vehículos de transporte colectivo no se podía cumplimentar esta norma, especialmente, en las personas que viajan paradas.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- Comparto el criterio que han planteado los señores Senadores, pero modificaría la redacción del artículo 31. Por tanto, pondría la siguiente redacción: "Es obligatorio el uso de cinturón de seguridad para todos los ocupantes de vehículos automotores, con excepción de las unidades de transporte colectivo".

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- De transporte colectivo urbano.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- Consideraría también el transporte colectivo interdepartamental, por lo que diría "transporte colectivo". Y agregaría la siguiente oración: "En este caso, tal obligación queda limitada a sus conductores".

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, la redacción sería la siguiente: "Es obligatorio el uso de cinturón de seguridad para todos los ocupantes de vehículos automotores, con excepción de las unidades de transporte colectivo, en cuyo caso tal obligación queda limitada a sus conductores".

SEÑOR AGUIRREZABALA.- ¿No estamos siendo excesivos con otras cosas?

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- En el caso del transporte interdepartamental ¿se pedirá el uso del cinturón de seguridad?

SEÑOR AGUIRREZABALA.- Me parece que estamos afectando al transporte interdepartamental de corto recorrido.

SEÑOR ROSADILLA.- Comprendo la modificación que está planteada y me parece de toda lógica, pero me genera dudas en relación a otros tipos de transporte que, con la nueva redacción, no se sabe dónde quedan incluidos.

Por ejemplo, me pregunto si las camionetas de transporte de escolares se consideran transporte de pasajeros, porque en ese caso, según esta disposición, no estarían obligados a llevar cinturón, lo que no me parece correcto. Asimismo, ¿qué pasa en el caso de los taxímetros?

Estos son sólo dos casos que se me ocurren en este momento, aunque el que me preocupa fundamentalmente es el primero, porque si bien se trata de una norma económicamente viable y fácilmente manejable, no se aplica, lo que genera riesgos importantes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece una observación muy atinada. Sin embargo, en la acepción común, el transporte colectivo de pasajeros hace referencia a los ómnibus y no a los taxímetros. A mi entender, así sucede en el caso de las normas impositivas o en las del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Creo que lo mismo sucede con el transporte de escolares, porque el escolar no es un pasajero en sentido estricto.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- Creo que el tema de los escolares es muy atendible. En general, el transporte colectivo de pasajeros alude a los ómnibus, y comprendería, por extensión, al transporte de murgas en camión, ejemplo que he escuchado que mencionaba recién un señor Senador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nadie puede ir en la caja de un camión.

SEÑOR MICHELINI.- ¿Y los soldados en qué se trasladan?

SEÑOR PRESIDENTE.- Está prohibido que se trasladen de esa forma; que lo hagan es otra cosa.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- Justamente, me pregunto si no habrá otros casos como los que menciona el señor Senador Rosadilla.

Creo que, por lo menos, es atendible el caso de los escolares, ya que estarían incluidos dentro del transporte colectivo de pasajeros en su acepción más restringida, por lo que valdría la pena tomar alguna determinación al respecto. Los taxis creo que tampoco estarían involucrados. En el resto de los casos, la disposición es bastante amplia y razonable.

SEÑOR ANTIA.- Hay un sinnúmero de variantes, que no podemos incluir porque se generaría un lío muy grande y daríamos instrumentos a los inspectores para que multaran a su gusto en todos lados. Es más, la circulación de una cuadrilla de esquiladores en un camión va a estar sujeta a multa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Actualmente está prohibida esa forma de traslado.

SEÑOR ANTIA.- Lo mismo sucede con los obreros de la construcción en lugares que no hay transporte o con las cuadrillas de las Intendencias.

Si en el artículo 3º precisamos la referencia a los ómnibus, no estamos incluyendo a todos los demás; lo acotamos al 99% de los que circulan y damos una señal de ordenamiento.

No entiendo para qué hay que explicitar detalles; eso debe quedar librado al sentido común de las inspecciones de tránsito de cada Intendencia. Estaba previsto que esta normativa no era para encasillar a todos los municipios, porque cada Intendencia podrá aprobar sus reglamentaciones específicas. Sin embargo, hay algo que sí debe aplicar: todos los ocupantes de vehículos automotores y los choferes de los ómnibus deben usar cinturón de seguridad. No hay que entrar en todos los detalles, porque si la ley se empieza a violar de a poco, se termina violando del todo.

SEÑOR PRESIDENTE.- De cualquier modo y razonando en voz alta, los Gobiernos Departamentales serán los que tendrán que aplicar esta medida; y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en las rutas nacionales. Por lo general, el transporte de escolares se localiza en las zonas urbanas -es muy raro que circulen por rutas nacionales- porque en las zonas rurales los chicos viajan a caballo o en un ómnibus de línea. Entonces, repito, esta medida va a quedar librada a la reglamentación y al control de los Gobiernos Departamentales. Quizá, lo mejor sería que se dijera "transporte colectivo de pasajeros"; y tal como se recoge, esto es, sin perjuicio de las normas que rijan en los Gobiernos Departamentales. Si entramos en la casuística -que es enorme- puedo traer a colación, por ejemplo, lo que sucede en el departamento de Colonia con el microturismo, porque también es una forma de transporte colectivo. Asimismo, es cierto que este tema depende de la categoría de vehículos que intervengan, porque algunos tienen asientos individuales y cinturones de seguridad en cada uno de ellos. Y hay ómnibus grandes que no traen cinturones de origen, por lo que sería muy complejo obligar en este sentido.

Por lo tanto, lo mejor sería que dejáramos en la redacción “transporte colectivo de pasajeros”, ya que de otro modo nos complicaríamos muchísimo.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- En atención a lo que señalaban el señor Senador Rosadilla y el señor Presidente, sería bueno agregar otro inciso en el cual se dijera que los Gobiernos Departamentales deberán reglamentar las condiciones de seguridad expresas para el transporte escolar. Quizás eso no resuelva hoy el problema, pero de alguna forma obliga y considera en la ley las diferencias que pudieran tener los transportes de escolares, que tienen una complejidad diferente.

Creo que hay que mirar la ley en el largo plazo, y si lo que queremos es transformar la situación, no podemos quedarnos en la complejidad que pueda significar para los distintos operadores o agentes de transporte cambiar las condiciones. Entonces, creo que si la ley ordena que deben tomar esas medidas, y damos potestad a las Intendencias, éstas irán modificando sus ordenanzas en ese sentido, de la forma que estimen más conveniente, pero en la línea correspondiente.

Quizás sea un “saludo de Bandera”, pero entiendo que también podría ir generando una situación distinta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Siempre he sostenido que a los Gobiernos Departamentales no se les puede imponer estas normas. Es más; creo que imponerlas por ley no es constitucional. De todos modos, admito que se haga alguna reflexión al respecto.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- No estaríamos imponiendo nada más que la obligación de considerarlo. Quizás lo mejor no sea decir que “deberán hacerlo”, sino sugerirlo de alguna forma, o señalar que “lo harán”, sin marcarles que lo “deberán” hacer.

El señor Senador Rosadilla planteó el tema del transporte de escolares, y entiendo que deberíamos ir en el camino de mejorar su seguridad. Si bien ese camino es complejo, me imagino que el estudio de una ley -que no es para hoy y mañana, sino para establecer las condiciones de seguridad en el tránsito a más largo plazo- debería ir tendiendo por lo menos los puentes para que la realidad se vaya transformando en algo mejor.

Entonces, si bien es cierto que hay microómnibus o unidades de transporte interdepartamental que tienen cinturones y otros que no, quizás lo que habría que preguntarse es si deberían tenerlos y, en ese caso, cuánto mejoraría la seguridad de los pasajeros. Sobre esa base se podría impulsar esa transformación. Quizás el proceso sea lento y complejo, pero hacia allí debería tender la norma, porque de lo contrario se limitaría a anotar los hechos que suceden y no creo que ese sea el espíritu.

En definitiva, me parece que sería importante incorporar el concepto de que el caso del transporte de escolares debería tener algún tratamiento particular.

SEÑOR MICHELINI.- Voy a proponer la siguiente redacción: “El uso del cinturón de seguridad será obligatorio para el conductor y el pasajero que viaje en el asiento delantero. La reglamentación determinará en qué vehículos la obligatoriedad del uso del cinturón será para el total de pasajeros”.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ese texto supone una delegación de atribuciones a la reglamentación que a mi juicio no corresponde.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- Quizás la segunda frase debería decir: “podrá determinar”.

SEÑOR MICHELINI.- A los efectos es lo mismo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sinceramente no me gusta que el tema quede librado a la reglamentación, porque en definitiva termina resolviendo el Poder Ejecutivo y me parece que en los ámbitos

departamentales son las propias Intendencias las que deben ocuparse de estos asuntos.

SEÑOR MICHELINI.- En ese caso, el artículo podría decir: “El Poder Ejecutivo, en consulta con la Unidad Vial y el Congreso de Intendentes, vía reglamentación, determinará”, etcétera.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- Tal vez sería mejor que se hiciera referencia a las autoridades competentes, porque así quedarían incluidos los Gobiernos Departamentales y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en los casos en que corresponda.

SEÑOR PRESIDENTE- Creo que debería decir: “Las autoridades nacionales y departamentales competentes”.

SEÑOR MICHELINI.- Pero el que debe reglamentar la ley es el Poder Ejecutivo. Por eso proponía que el artículo dijera: “El Poder Ejecutivo, en consulta con las autoridades departamentales, vía reglamentación, podrá determinar en qué vehículos la obligatoriedad del uso del cinturón será para el total de pasajeros”.

SEÑOR PRESIDENTE.- Para el total o para algunos de ellos.

SEÑOR ROSADILLA.- El artículo tal como venía propuesto hacía obligatorio el uso del cinturón para todos los ocupantes de vehículos automotores, sin ninguna discriminación; el artículo alternativo excluía de esa obligación al transporte colectivo de pasajeros, dejándola limitada sólo a sus conductores; a su vez, el texto que estaba redactando el señor Senador Michelini extendía la obligación al acompañante del asiento delantero. De esta forma, vamos ingresando en una situación un poco confusa.

El texto alternativo que proponía que dicha obligación quedara limitada a su conductor, podía dejar abierta la discusión de si los transportes de escolares eran transportes colectivos o no, en cuyo caso todos sus pasajeros debían usar cinturón de seguridad. Con el texto propuesto por el señor Senador Michelini, da la impresión de que “pendulamos” a mantener la reglamentación actual, que básicamente limita la obligación de usar el cinturón de seguridad al conductor y a su acompañante, dejando lo demás librado a la discusión.

En lo personal, prefiero mantener el primer texto alternativo planteado, porque así estaríamos avanzando en relación con el uso efectivo del cinturón de seguridad. De no ser así, quisiera que se diera la discusión de fondo sobre la efectividad del uso del cinturón de seguridad. Si esa discusión está planteada, démosla sobre criterios técnicos, experiencias internacionales, y medidas internacionales de costos y beneficios de su utilización. En ese caso sí diría: “¡bienvenida la discusión! Si estamos convencidos, al legislar sobre el tema introduzcamos con seriedad una norma que vaya en función de determinado objetivo. En el fondo, toda norma implica un recorte. Cuando le imponemos a la gente una contribución de su salario para la Seguridad Social, la estamos obligando a que prevea su futuro, aunque mucha gente pueda decir que no quiere y se pregunte por qué la obligan a aportar ese dinero; quizás tengan razón, pero así sucede con tantas otras cosas. Por tanto, ante la dificultad que se plantea, prefiero inclinarme por el artículo 31 alternativo, que no incluye hoy la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad a los vehículos de transporte colectivo de pasajeros, limitándola sólo a su conductor, pero la mantiene para los demás ocupantes de los vehículos que no sean de transporte colectivo. Me parece que es un paso intermedio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se eliminaría lo de “urbano”.

SEÑOR ROSADILLA.- Eso ya estaría eliminado; por eso no utilicé la palabra.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- Me gustaría que la Comisión adoptara un criterio técnico con respecto al tema del cinturón de seguridad y hasta dónde habría que extenderlo. Sería responsabilidad nuestra recibir un mejor asesoramiento en ese sentido, a los efectos de laudar el tema.

Sin mayor conocimiento, tiendo a estar de acuerdo con lo planteado por el señor Senador Rosadilla, pero advierto que si establecemos la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad para todos los pasajeros crearemos un problema enorme a aquellas familias que tienen tres hijos, ya que en el asiento trasero no habrá cinturones para todos. Con esto no quiero decir que no haya que hacerlo, sino que frente a ese extremo reafirmo la necesidad de recibir un mejor asesoramiento. De no ser posible, si tuviera que decidir con la poca información que tengo, reitero, adhiero al planteo del señor Senador Rosadilla.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vale destacar que ya hemos recibido algunos asesoramientos generales, pero no hicimos el análisis exegético, artículo por artículo. En definitiva, sabemos que en la elaboración de este proyecto de ley intervino mucha gente idónea. Desde ese punto de vista, imagino que la conclusión técnica debe indicar que es mejor que todos utilicen cinturón de seguridad; seguramente, las estadísticas lo deben confirmar. Del mismo modo, reconozco que la aplicación de esta norma generará enormes dificultades en la práctica. Pensemos, por ejemplo, que estaremos imponiendo a los remiseros y taxistas que sus pasajeros utilicen el cinturón de seguridad.

SEÑOR ROSADILLA.- Reconozco que recién me integro a esta Comisión y que solamente he tenido oportunidad de leer lo que ésta ha producido; por lo tanto, no tengo un juicio que vaya más allá del que puede generar su propio trabajo. De cualquier manera, como me guío por el criterio mencionado por el señor Presidente en el sentido de que quienes redactaron el articulado primario lo hicieron de acuerdo con fundamentadas bases técnicas, creo que no podemos ir en contra del espíritu del artículo, más allá de que sí podamos flexibilizarlo. Por ejemplo, me parece bien que avancemos hasta determinado punto y dejemos excluido, concretamente, al transporte colectivo, pero no me parece apropiado que pasemos de obligar a todos -tal como propone el artículo- a dejar todo como está, porque sería un contrasentido. Además, no puedo coincidir con esa línea de pensamiento porque no he encontrado ni un solo argumento en contra en todo el material que leí.

Reitero que me inclino por mantener el espíritu que le dio quien redactó esta disposición, que obligaba a todos, exceptuando al transporte colectivo.

SEÑOR MICHELINI.- Deseo proponer la siguiente redacción que, naturalmente, habrá que ajustar: "Es obligatorio el uso del cinturón para todos los ocupantes de vehículos automotores. El Poder Ejecutivo determinará para cada vehículo qué asientos tendrán cinturón de seguridad".

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Creo que este artículo 31 está bien redactado de acuerdo con una concepción estricta. En realidad, todos aquellos que viajen en algún vehículo deben usar cinturón de seguridad, trátese de ómnibus, aviones, trenes, camionetas escolares, etcétera. Esto, sin dudas, es así: si se quieren evitar las consecuencias de accidentes, frenadas y otro tipo de cosas, no debe abarcarse solamente al conductor y acompañante, sino a todos los pasajeros.

Entonces, si vamos a lo estrictamente técnico desde el punto de vista de evitar problemas de seguridad en el tránsito, en este artículo no quedan contemplados los pasajeros que viajan parados. También está prohibido -recién me acabo de enterar- viajar en las cajas de los vehículos, cosa que me parece bien, aunque no se cumpla. En todo caso, lo que se podría hacer -habida cuenta de las dificultades tremendas que una ley de este tipo ocasionaría a las empresas de transporte colectivo, a los taximetristas, a las camionetas que transportan turistas, etcétera, ya que de la noche a la mañana van a tener que colocar cinturones de seguridad- es establecer algo parecido al caso de la espirometría, es decir, facultar al Poder Ejecutivo para que esto se realice de manera gradual. Podríamos agregar una frase expresando que el Poder Ejecutivo -obviamente, consultando con las Intendencias Municipales- reglamentará la graduación de su aplicación. Disposiciones de este tipo no se pueden aplicar de la noche a la mañana.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero realizar un par de precisiones por lo que fue mi experiencia como Intendente.

Los servicios públicos de transporte colectivo -podemos incluir, en un sentido general, a los taxímetros, a los remises y a los ómnibus- tienen reglamentaciones específicas. Dado que son

permisarios, deben ser habilitados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas o por los Gobiernos Departamentales, para lo que deben cumplir una serie de reglamentaciones como, por ejemplo, la inspección del vehículo. De manera que hay una etapa previa, y si los vehículos no reúnen determinadas características no son habilitados. No es el mismo caso que el de un automóvil, que una persona simplemente lo compra y lo utiliza. Estos vehículos tienen que funcionar bajo determinadas condiciones y el marco de garantía es mucho mayor que el de los vehículos particulares, porque como son concesionarios, quien los habilita a prestar el servicio público les impone una serie de reglamentaciones. Muchas veces estas condiciones pasan por el tipo de vehículo, los cinturones de seguridad, la cantidad de asientos y, en el caso concreto de los ómnibus, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y los Gobiernos Departamentales disponen cuánta gente puede viajar parada, ya que el número es acotado. Reitero que ya existe una reglamentación en esta materia, y si nos ponemos demasiado rígidos podemos generar un caos.

SEÑOR MICHELINI.- Me gusta la idea del señor Senador Fernández Huidobro, pero creo que tiene un problema: aplicar este artículo ahora o dentro de tres años implicaría decir que en los ómnibus no viajaría más gente parada.

Creo que el problema está estrechamente vinculado con la velocidad del vehículo, porque en la ciudad no hay accidentes de ómnibus o de vehículos en los que mueran personas; ello sucede con mayor frecuencia en las rutas. Hay una relación bastante importante entre la velocidad y la muerte. De todas formas, también es notorio que si en un vehículo todos llevan puesto el cinturón de seguridad, las probabilidades de salvarse son mucho más altas.

Me pregunto de qué sirve que una persona que esté sentada lleve cinturón de seguridad si los que están parados no lo llevan puesto. Se podría incluir este artículo y decir que el Poder Ejecutivo, en consulta con los Gobiernos departamentales, determinará cuáles son las excepciones a esta norma. Entonces, se dirá que todos los ocupantes de un vehículo deberán llevar cinturón de seguridad, salvo en los casos de los transportes colectivos, etcétera. También se tiene que determinar en qué plazo los transportes de escolares se verán alcanzados por esta norma, porque estos deberían tener cinturones de seguridad, pero para niños, porque los de adultos los ahorcan. Esos niños son los que están más expuestos…

SEÑOR ANTIA.- No podemos entrar en los detalles.

Insisto en que la casuística es tan grande que creo que estableciendo lo que está previsto en el artículo 31 -quitando lo de “urbano”- es suficiente. Aquí estamos marcando una línea: el uso del cinturón de seguridad. Ahora bien; algunas Intendencias multan, otras no lo hacen, eso es lo que ocurre hoy. Hay lugares en los que se le exige a quien maneja, mientras que en otras partes ya lo están exigiendo a las dos personas que van sentadas adelante. No creo que haya una Intendencia que lo vaya a exigir a todos los que ocupan un vehículo, porque no lo va a poder aplicar. Entonces, se marca un objetivo y después queda liberado a que cada Administración municipal lo cumpla. En realidad, esto es lo que pretende la ley: intenta marcar un norte, y luego da libertades. Lo que no podemos hacer es referirnos sólo al asiento delantero, porque ahí me parece que entraríamos en contradicción con el objetivo. En este caso, coincido con el planteo del señor Senador Rosadilla.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ya que este es un tema en el que no hemos profundizado mucho, propondría que reflexionemos un poco y que nos asesoremos cada uno de nosotros, de modo que la semana que viene manejemos otros elementos de juicio. Hago este planteo porque todos vemos enormes dificultades en lo que sería la aplicación práctica de este artículo.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- Con ánimo de aportar a esa reflexión que acaba de hacer el señor Presidente, creo que aquí tenemos dos caminos alternativos, que pueden ser interesantes. En primer lugar, votar el artículo 31 con la modificación que diría: “Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad para todos los ocupantes de vehículos automotores, con excepción de las unidades de transporte colectivo de pasajeros. En este caso, tal obligación queda limitada a sus conductores”. Esto iría en la línea que planteaba el señor Senador Rosadilla. En segundo término, podríamos ir por otro camino y establecer: “Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad para todos los ocupantes de vehículos automotores”. En este caso, el Poder Ejecutivo podrá determinar, junto con las autoridades

departamentales competentes, la gradualidad en la aplicación de dicha medida. Entonces, la línea es que exista la posibilidad de aplicar esto gradualmente, marcando el norte, como decía el señor Senador Antía.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que el problema es que si eso no lo hace el Poder Ejecutivo, al estar vigente, la norma le impone a todos los vehículos el uso del cinturón de seguridad. A mi juicio, eso va a generar alarma pública.

SEÑOR AGUIRREZABALA.- En lo personal también me inclino por la primera línea.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 16 y 5 minutos.)